



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4  
प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 62 ]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मार्च 9, 2001/फाल्गुन 18, 1922

No. 62]

NEW DELHI, FRIDAY, MARCH 9, 2001/PHALGUNA 18, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 9 मार्च, 2001

सं. टीएएमपी/97/2000-सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार बंद अवकाश दिवसों पर कंटेनरों की सुपुर्दगी/प्राप्ति के लिए दर निर्धारण हेतु चेन्नई पत्तन न्यास की दरों के मान में संशोधन करता है।

अनुसूची

मामला सं टीएएमपी/97/2000-सीएचपीटी

चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी)

----- आवेदक

आदेश

(फरवरी, 2001 के 14वें दिन पारित किया गया)

यह मामला चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) के बंद अवकाश दिवसों पर कंटेनरों की सुपुर्दगी/प्राप्ति के लिए रात्रि और अवकाश दिवस प्रभारों को वसूल करने हेतु उपबन्ध शामिल करने के लिए अपनी दरों के मान में संशोधन करने के प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. सीएचपीटी ने अपने प्रस्ताव में उल्लेख किया है कि रात्रि और अवकाश दिवस प्रभारों की प्रति कटेनर दर उन दिनों में कार्यों हेतु अभिनियोजित कर्मियों की संख्या और उनकी औसत भाड़ा लागत पर आधारित बोर्ड के बाद अवकाश दिवसों पर वसूल किए जाने वाले 125/- रुपये प्रति कटेनर की दर पर परिकल्पित की गई है। इस समय, बोर्ड के बाद अवकाश दिवसों के दौरान बॉक्स दर अर्थात् प्रति कटेनर पर रात्रि और अवकाश दिवस प्रभारों को वसूल करने का कोई उपबन्ध नहीं है।

2.2. सीएचपीटी को आशा है कि कटेनरों की सुपुर्दगी/प्रवेश हेतु पारी आधार के स्थान पर बॉक्स दर पर रात्रि और अवकाश दिवस प्रभारों की प्रस्तावित दर से प्रयोक्ताओं को बाद अवकाश दिवसों पर कार्य करने को बकाया देगा।

3.1. यह प्रस्ताव विभिन्न प्रयोक्ताओं/पत्तन के प्रतिनिधि निकायों को टिप्पणियों हेतु परिचालित किया गया था। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सार निम्नलिखित है

#### हिन्दुस्तान वाणिज्य मण्डल (एससीसी)

- (i) रात्रि और अवकाश दिवस प्रभार केवल पारंपरिक बर्थों पर ही रखा गया है। लागू की गई सम्मिश्र दरों में बर्थ किराये का अभिन्न भाग शामिल है, इसमें दो घटक शामिल हैं - क्रेन भाड़ा और अवकाश प्रभार। क्रेन-भाड़ा कार्गो द्वारा अदा किया जाता है जबकि रात्रि और अवकाश दिवस की वसूली जलयान स्वामी से की जाती है।
- (ii) परंतु ऐसा कोई विशेष अवकाश दिवस प्रभार नहीं है जो कटेनरों पर लागू होता हो। सीएचपीटी के लिए वर्ष में केवल छह बाद अवकाश दिवस हैं। पत्तन ने पिछले वर्ष से बाद अवकाश दिवसों में से एक दिन कार्य करने का निर्णय लिया था। इससे पत्तन को टर्मिनल में भीड़ कम करने में सहायता मिली है और अगले कार्य दिवस पर निर्विघ्न और तेजी से कार्य करने के लिए स्थान बना है।
- (iii) पत्तन इन 6 दिनों के लिए कोई अतिरिक्त वसूली नहीं कर सकता। पत्तन द्वारा यथा अनुमानित इन सभी दिनों में 743 कटेनरों का प्रहस्तन नहीं किया जा सकता। पत्तन इस अतिरिक्त प्रभार के बिना बाद अवकाश दिवसों पर कटेनरों का प्रहस्तन कर सकता है।
- (iv) अवकाश दिवस को कार्य करने से पत्तन को भीड़ कम करने और कार्य दिवसों में अपने कार्य और निष्पादन में सुधार करने में सहायता मिलेगी। यह सुविधा से अतिरिक्त लागत की प्रतिपूर्ति होगी।

#### भारतीय जहाज़रानी निगम (एससीआई)

- (i) यथा प्रस्तावित वसूली से परेशितियों/पोतवाहकों की आयात/निर्यात लागत में वृद्धि होगी जो कटेनर यातायात की वृद्धि के लिए बहुत ही अहितकर होगी।
- (ii) पत्तन ने ऐसी वसूली के अधिरोपण का कारण नहीं दिया है। यह पत्तन कटेनर टर्मिनल को विदेशी एजेंसी को पट्टे पर देने की योजना बना रहा है जिस पर सरकार द्वारा सक्रिय रूप से विचार किया जा रहा है।

- (iii) पत्तन द्वारा 125/- रुपए प्रति कटेनर का दिया गया लागत-पत्र स्वतः स्पष्ट नहीं है, और पर्यवेक्षण के सबध में 40%, मजदूरी सञ्शोधन के सबध में 25% और वीडिए वृद्धि के सबध में 15% वसूली का स्पष्टीकरण अपेक्षित है।

#### चेन्नई स्टीमर एजेंट्स संघ (सीएसएस)

- (i) कटेनर टर्मिनल के केवल अवकाश दिवसों को छोड़कर बिना अंतरालों के कार्य करने की सभावना है।
- (ii) जब पत्तन कटेनर टर्मिनल को निजी प्रचालक को सौंप रहा है तो नए प्रशुल्क लागू करना केवल एकमात्र पूर्व उदाहरण होगा। देश में अन्य टर्मिनलों द्वारा ऐसे प्रभारों की वसूली नहीं की जाती है।

#### चेन्नई कस्टम हाऊस एजेंट्स संघ (सीसीएसएस)

- (i) बोर्ड के बाद अवकाश दिवसों में भी कटेनरों की सुपुर्दगी/प्राप्ति की सुविधा देने के सीएचपीटी के सुझाव का स्वागत है।
- (ii) पत्तन द्वारा प्रस्तावित दरे प्रतिदिन प्रहस्तन किए जाने वाले कटेनरों की वर्तमान औसत का आधार पर है। यदि यही प्रवृत्ति जारी रही तो प्रतिदिन प्रहस्तन किए जाने वाले बॉक्सों की संख्या में वृद्धि होगी। ऐसी सभावना के होते हुए, क्या पत्तन 125/- रुपए प्रति बॉक्स की प्रस्तावित दर में छूट पर विचार करेगा?
- (iii) यह दर चेन्नई पत्तन के कटेनर टर्मिनल के निजीकरण के पश्चात भी लागू रहेगी।
- (iv) इस समय बाद अवकाश दिवसों को पत्तन के भीतर कोई कार्य करने के लिए सामान्य प्रवेश अनुज्ञापत्रों के होते हुए भी सीआईएसएसएस द्वारा जारी किया गया विशेष प्रवेश अनुज्ञापत्र अपेक्षित होती है। एक बार यह सञ्शोधित प्रक्रिया लागू होने पर, बोर्ड के बाद अवकाश दिवसों को पत्तन में प्रवेश करने से इस प्रस्ताव की सफलता स्वतः ही हो जाएगी।

#### दक्षिण भारत बाणिज्य और उद्योग मंडल (एसआईसीसीआई)

सीएचपीटी द्वारा रात्रि और अवकाश दिवस प्रभारों के रूप में प्रस्तावित 125/- रुपए प्रति कटेनर का प्रभार मान्य है। भारतीय राष्ट्रीय पोत स्वामी संघ (आईएनएसएस) चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा बाद अवकाश दिवसों को कटेनरों के प्रवेश और सुपुर्दगी की अनुमति देने की प्रस्तावित दर उचित है।

4.1. प्रस्ताव की प्रारंभिक समीक्षा करने पर, सीएचपीटी से निम्नलिखित बिंदुओं पर अतिरिक्त सूचना/ स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था

- (i) इस बात की पुष्टि कि प्रस्तावित प्रभार परिकलित करने के लिए शामिल की गई लागतें सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए किसी लागत विवरणों में अपनी दरों के मान के पिछले सामान्य सञ्शोधन के समय शामिल नहीं की गई हैं अथवा नहीं।
- (ii) मजदूरी लागत और कटेनरों की सुपुर्दगी/ग्रहण हेतु अवकाश दिवसों को अभिनियोजित किए गए श्रेणी-वार कर्मचारियों का व्योरा।
- (iii) पर्यवेक्षक प्रभारों के निर्धारण का आधार।
- (iv) पिछले दो वर्षों में महगाई भत्ते (डीए) में वृद्धि और यह पुष्टि कि लागत परिकलन में विचार की गई कुल मजदूरी में डीए को शामिल नहीं किया गया है।

(v) 20' और 40' कटेनरो के लिए समान दर प्रस्तावित करने के कारण।

4.2. सीएचपीटी ने अपने जवाब में निम्नलिखित स्पष्टीकरण दिए हैं

- (i) बंद अवकाश दिवसों को कटेनरो की सुपुर्दगी और प्रवेश पर रात्रि और अवकाश दिवस प्रभारों की वसूली कटेनर प्रहस्तन कार्य में शामिल नहीं है। कार्गो की सुपुर्दगी और प्रवेश की वर्तमान दर परेबिती या पोतवाहक के लिए प्रति पारी या उसके भाग के लिए एक जलयान के आयात-निर्यात की सुपुर्दगी अथवा प्रति जलयान निर्यात प्रवेश पर 5354.30 रुपए है। यह दर एक परेबिती और एक जलयान की प्रति पारी के आधार पर है, अतः इसे एक परेबिती द्वारा एक कटेनर की सुपुर्दगी पर लागू नहीं किया जा सकता।
- (ii) चूंकि यह नई लागत है इसलिए इसे सामान्य सन्तोधान के समय किसी लागत-विवरण में शामिल नहीं किया गया है।
- (iii) मजदूरी लागत और बंद अवकाश दिवसों को कटेनरो की सुपुर्दगी/प्राप्ति हेतु अपेक्षित श्रेणी-वार कर्मचारियों का ब्योरा तैयार कर लिया गया है।
- (iv) लागत परिकलनों में केवल वेतन और प्रचालन स्टाफ के वेतन एवं मजदूरी को शामिल किया गया है। अतः पर्यवेक्षण प्रभार, प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिव्यय सबंधी वर्तमान प्रक्रिया के अनुसार 40% माना गया है।
- (v) लागत परिकलन में विचार की गई मजदूरी में महगाई भत्ता (डीए) शामिल है। डीए में वृद्धि को वर्ष 1998-99 और 1999-2000 के औसत के आधार पर लिया गया है।
- (vi) लागत का परिकलन चूंकि पारी आधार पर कर्मचारी मजदूरी के आधार पर किया गया है अतः कटेनर के आकार पर विचार किए बिना दर निर्धारित की गई है।

5. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 25 जनवरी 2001 को सीएचपीटी परिसर में की गई थी। संयुक्त सुनवाई के दौरान निम्नलिखित निवेदन किए गए

#### घेभई पलम न्यास (सीएचपीटी)

- (i) प्रस्तावित प्रभार के पीछे तर्क किसी अवकाश दिवस को किए गए अतिरिक्त कार्य की लागत को शामिल करने के बारे में है। अभिनियोजित किए कर्मियों को भी 50% अतिरिक्त मजदूरी दी जाएगी। अतः हम अतिरिक्त प्रभार वसूल करने के हकदार हैं।
- (ii) कार्गो की सुपुर्दगी और प्रवेश हेतु समान प्रभार उपलब्ध है। यह दर एक परेबिती के लिए लगभग 5000/- रुपए प्रति पारी है। प्रयोक्ता इसे बहुत अधिक मानते हैं। अतः हमने कटेनरो हेतु केवल 125/- रुपए प्रति बॉक्स प्रस्तावित किया है।
- (iii) अन्य पलमों की पद्धति को जानना उपयोगी होगा। क्या वहाँ छह अवकाश दिवस हैं? क्या उन्होंने विशेष सेवाएं प्रदान की हैं? क्या वे उसके लिए प्रभार ले रहे हैं?

#### मन्नास बाणिज्य एवं उद्योग मण्डल और सीएसएलए

- (i) एमबीपीटी/जेएनपीटी/टीपीटी में कोई ऐसा अतिरिक्त प्रभार नहीं है।
- (ii) यदि यह सिद्धांत कटेनरो के लिए स्वीकार किया जाता है, वहाँ अन्य कार्यकलापों का मेजबान होगा, उसे भी ऐसे प्रभारों के लिए कहा जाएगा।

(iii) कृपया दोहरी प्रजुल्क पद्धति शुरू न करे, इससे भ्रम उत्पन्न होगा।

### बेचई स्टीमर एजेंट्स संघ (सीएसएए)

सीएसपीटी के कटेनर टर्मिनल के निजीकरण की प्रक्रिया चल रही है। इस समय नये प्रभार क्यों लगाए जा रहे हैं?

### हिन्दुस्तान वाणिज्य मंडल (एचसीसी)

रेलवे और हवाई कम्पनियों अवकाश दिवसों को भी कार्य जारी रखती है। वे इस प्रयोजन हेतु कोई विशेष प्रभार वसूल नहीं करते। वीपीटी में, पत्तन ने अवकाश दिवसों को कार्य करने के व्यवसाय के अनुरोध स्वीकार किया और सामान्य दरों पर सेवाएँ प्रदान की है। वीपीटी ने अतिरिक्त भार खपा लिया है।

6. इस मामले पर कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के सदर्थ में और संयुक्त सुनवाई के समय दिए गए तर्कों पर विचार करने पर निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है

(i) सीएसपीटी को वर्तमान दर-मान में पत्तन के बाद अवकाश दिवसों में कार्य करने हेतु जलयानों और कार्गो पर रात्रि और अवकाश दिवसों प्रभारों की वसूली का प्रावधान है। कार्गो पर यह वसूली पारी आधार पर और एक परेशिती एव एक जलयान के लिए है। इसका अर्थ है यदि जलयान 'क' परेशितों के लिए परेबण लाता है तो पारी दरे 'क' गुना वसूल की जाएगी, भले ही सुपुर्दगी एक पारी के भीतर की गई हो। यदि इसे कटेनरों तक विस्तारित किया जाता है तो इस से परेशितियों/पोतवाहकों पर अनावश्यक बोझ पड़ेगा। अतः सीएसपीटी ने वर्तमान पारी-परेशितियों-जलयान आधारित सूत्र के स्थान पर बॉक्स प्रहस्तन आधारित वसूली का प्रस्ताव करके अच्छा कार्य किया है।

(ii) सीएसपीटी को अवकाश दिवसों में कार्य करने हेतु अभिनियोजित कर्मचारियों पर अतिरिक्त मजदूरी लागत वहन करता है। पत्तन के लिए उचित होगा कि वह पृथक लेवी के माध्यम से इस लागत की वसूली करे, बशर्ते कुछ अन्य प्रजुल्कों को निर्धारित करने हेतु इस लागत पर विचार न किया गया हो। इस संबंध में एक प्रश्न के उत्तर में सीएसपीटी ने सुस्पष्ट कहा है कि यह खर्च एक नई मद है; और, सामान्य सञ्चोधन में इस पर विचार नहीं किया गया है। इस प्रकार, पत्तन का पृथक प्रभार वसूलने का प्रस्ताव अनुमोदन करने योग्य है।

प्रयोक्ताओं ने आग्रह किया है कि पत्तन को अवश्य अतिरिक्त लागत को वहन कर लेना चाहिए क्योंकि इस प्रभार को वसूल करना अनुचित होगा। इस सदर्थ में प्रश्न उठता है कि किस प्रकार पत्तन न्यास जैसा स्व-वित्तपोषित संगठन यदि अपनी सुविधाओं के प्रयोक्ताओं से अपनी प्रचालन-लागत वसूल नहीं करेगा तो अपना खर्च कैसे पूरा करेगा। इसी प्रकार, इस संबंध में प्रयोक्ताओं द्वारा कुछ अन्य पत्तनों में प्राप्त होने वाली स्थिति की तुलना करना सगत नहीं है। प्रत्येक महापत्तन पर लेखा-पद्धति और प्रक्रिया बिल्कुल भिन्न है।

यहाँ यह प्रासंगिक है कि सीएसपीटी अतिरिक्त खर्च का वहन करता है; और, किसी अन्य सीएसपीटी प्रजुल्कों के निर्धारण के लिए इस खर्च पर विचार नहीं किया गया है।

(iii) कुछ प्रयोक्ताओं ने सीएसपीटी कटेनर टर्मिनल के निजीकरण की प्रस्तावित कार्रवाई के दौरान इस वसूली पर आपत्ति की है। यह स्वीकार करना पड़ेगा कि सीएसपीटी की दरों के मान में निर्धारित दरे सीएसपीटी प्रचालनों के लिए हैं। जब कटेनर टर्मिनल का निजीकरण किया जा रहा है तो यह प्राधिकरण निजी प्रचालक के प्रचालन और पूंजी लागत के सदर्थ में सम्बद्ध प्रजुल्कों की समीक्षा करेगा। अन्य महापत्तनों में प्रचालन रत निजी टर्मिनलों के मामलों में पहले भी ऐसा किया गया है। इसके मद्देनजर, सीएसपीटी के सदर्थित प्रस्ताव और सीएसपीटी कटेनर टर्मिनल के निजीकरण में कोई संबंध नहीं हो सकता।

(iv) सीएसपीटी का प्रस्तावित दर का परिकलन उचित पाया गया है। महगाई भत्ता कर्मचारी के मूल वेतन के प्रतिशत के अनुसार दिया गया है। परंतु पत्तन ने कुल मजदूरी पर डीए बढ़ाने पर विचार किया है। इस त्रुटि के परिशोधन का प्रस्तावित दर पर कोई विशेष प्रभाव नहीं पड़ेगा।

पत्तन ने 743 कटेनरो के प्रहस्तन पर विचार करके प्रस्तावित दरो का अनुमान लगाया है। वर्ष 1999-2000 के दौरान निष्पादित लगभग 3.20 लाख टीईयू के कटेनरो की वार्षिक आवाजाही पर आधारित दैनिक निकासी के औसत पर विचार करना उचित है।

- (v) अधिकतम महापत्तनों में बंद अवकाश दिवसों में कार्य करने पर कार्गो/जलयान/कटेनरो पर पृथक प्रभार की वसूली प्रचलित नहीं है। इसलिए सीएचपीटी को सुझाव दिया जाता है कि वह प्रशुल्कों के अगले सामान्य सन्तोधान के लिए अपने प्रस्ताव तैयार करते समय बंद अवकाश दिवसों में कार्य करने पर पृथक प्रभार वसूल करने की पद्धति की समीक्षा करे। सीएचपीटी अवकाश दिवसों को कार्य करने हेतु अपने कर्मचारियों को देय अतिरिक्त मजदूरी की लागत को जलयान/कार्गो/कटेनर संबंधी कार्यों की तत्संबंधी कुल लागत में शामिल कर सकता है और पृथक प्रभार वसूल करने की पद्धति को समाप्त कर सकता है। उल्लेखनीय है कि पत्तन प्रक्रिया (1985) सरलीकरण के निदेशक ग्रुप ने भी रात्रि और बंद अवकाश दिवसों में कार्य करने पर पृथक प्रभार वसूल न करने की सिफारिश की थी।

7.1. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त तर्कों और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण बोर्ड के बंद अवकाश दिवसों में कार्य करने वाले कटेनर टर्मिनल के लिए रात्रि और अवकाश दिवस प्रभार वसूल करने के संबंध में सीएचपीटी के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है। परिणामतः सीएचपीटी की दरों के मान में निम्नलिखित सन्तोधान किए जाते हैं

\*निम्नलिखित मद पुस्तिका-I; अध्याय-VI-रात्रि और अवकाश दिवस प्रभार; मान-क - बोर्ड के बंद अवकाश दिवसों के लिए रात्रि और अवकाश दिवस प्रभार में जोड़ी गई है

मब सं.	कार्य - विवरण	दर
2.	बोर्ड के बंद अवकाश दिवसों में कटेनरो के लिए कार्य करने हेतु (क) किसी भी आकार और हैसियत के कटेनरो की सुपुर्दगी/प्रवेश हेतु	125/- रुपए प्रति कटेनर

7.2. सीएचपीटी को अपनी दरों के मान में उपर्युक्त उपबन्ध शामिल करने का निदेश दिया जाता है।

7.3. सीएचपीटी को प्रशुल्कों के अगले सामान्य सन्तोधान के लिए अपने प्रस्ताव तैयार करते समय पृथक रात्रि और अवकाश दिवस प्रभारों की वसूली की पद्धति की समीक्षा करने का सुझाव दिया जाता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/असाधारण/2000]

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

New Delhi, the 9th March, 2001

**No. TAMP/97/2000-CHPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby amends the Scale of Rates of the Chennai Port Trust to prescribe a rate for delivery/reception of containers on closed holidays, as in the Order appended hereto.

**SCHEDULE**  
**Case No. TAMP/97/2000-CHPT**

**The Chennai Port Trust (CHPT)**

---

**Applicant**

**ORDER**

(Passed on this 14th day of February 2001)

This case relates to a proposal received from the Chennai Port Trust (CHPT) to amend its Scale of Rates to include a provision for levy of Night and Holiday charges for delivery / reception of containers on closed holidays.

2.1. In its proposal, the CHPT has mentioned that the rate of Night and Holiday charges per containers leviable on Board's closed holidays has been arrived at Rs.125/- per container based on the estimated number of personnel deployed for operations on such days and their average wage cost. Presently, there is no provision to levy the Night and Holiday charges during Board's closed holidays on the Box Rate i.e. per container.

2.2. The CHPT expects that the proposed rate of Night and Holiday charges on the Box rate instead of on a shift basis for delivery / admittance of containers may encourage the port users to work on closed holidays.

3. The proposal was circulated to various users / representative bodies of port users for comments. Comments received from them are summarised below:

**Hindustan Chamber of Commerce (HCC)**

- (i). The Night and Holiday charges have been in vogue in the conventional berths only. The composite rates that have been applied comprise an integral part of the Berth Hire, which includes two components, crantage and Night and Holiday charges. Crantage is paid by cargo while Night and Holiday is levied on the vessel owner.
- (ii). There has, however, never been a special holiday charge that was applicable on containers. There are only six closed holidays in a year for the CHPT. The Port has decided to work on one of the closed holidays from the last year. This has helped the Port to reduce the congestion in the terminal and create space for smoother and faster working on the next working day.
- (iii). The Port shall not levy any additional charges for these 6 days. 743 containers may not be handled on all these days as estimated by the Port. The Port can handle the containers on closed holidays without this additional charge.
- (iv). Working on a holiday will help the Port in reducing congestion and improve its throughput and performance on working days. The benefit will compensate for the additional cost incurred.

**Shipping Corporation of India (SCI)**

- (i). As the proposed levy will increase the import / export cost of the consignees / shippers, it will be highly detrimental to the growth of container traffic.
- (ii). The Port has not given the reason for imposition of such a levy. The Port is planning to lease out the container terminal to a foreign agency which is under active consideration by the Government.

- (iii). The cost sheet given by the Port arriving at the rate of Rs.125/- per container is not self-explanatory, and clarification is required for levy of 40% towards supervision, 25% towards wage revision and 15% towards VDA increase.

**Chennai Steamer Agents Association (CSAA)**

- (i). A container terminal is supposed to work without breaks leave alone holidays.
- (ii). When the Port is on the verge of handing over the Container Terminal to a private operator, the introduction of new tariff will only set a precedent. Other terminals in the country do not levy such charges.

**Chennai Custom House Agents Association (CCHAA)**

- (i). The suggestion made by the CHPT to facilitate delivery/receipt of containers even on Board's closed holidays is welcome.
- (ii). The rates proposed by the Port is on the basis of the present average containers handled per day. If the present trend continues, number of boxes handled per day will be on the increase. In such an eventuality, will the Port consider reduction of the proposed rate of Rs.125/- per box?
- (iii). This rate will be applicable even after the Container Terminal of Chennai Port is privatized.
- (iv). Presently, to carry out any work within the Port on a closed holiday, a special entry permit issued by the CISF is required even to those holding regular Entry Permits. Once the revised procedure is introduced, entering the Port on Board's closed holidays shall be automatic for the success of the proposal.

**Southern India Chamber of Commerce and Industry (SICCI)**

The charge of Rs.125/- per container as Night and Holidays charges proposed by the CHPT is agreeable.

**Indian National shipowners' Association (INSA)**

The rate proposed by the Chennai Port Trust to permit admittance and delivery of containers on closed Holidays is reasonable.

4.1. On a preliminary scrutiny of the proposal, the CHPT was requested to furnish additional information / clarification on the following points:

- (i). Confirmation whether the costs included for arriving at the proposed charge are not included in any of the cost statements submitted by the CHPT at the time of last general revision of its Scale of Rates.
- (ii). Break up of wage cost and also the category-wise employees deployed on a holiday for delivery / reception of containers.
- (iii). The basis for arriving at supervision charges.
- (iv). Dearness Allowances (DA) increased in the last two years and a confirmation whether the total wages considered in the cost calculation is exclusive of DA.
- (v). Reasons for proposing the same rate for 20' and 40' containers.



4.2. In its reply, the CHPT has offered the following clarifications:

- (i). The levy of night and holiday charges for delivery and admission of containers on a closed holiday is not included in the container handling activity. The existing rate for delivery and admission of cargo is Rs.5354.30 per shift or part thereof for consignee or shipper for delivery of import ex. one vessel or admission of exports per vessel. As this rate is on a per shift basis for one consignee and one vessel, this cannot be applied for delivery of one container by one consignee.
- (ii). Since this is a new cost, it has not been included in any of the cost statements at the time of general revision.
- (iii). Break up of wage cost and category-wise employees required for delivery / reception of containers on a closed holiday has been furnished.
- (iv). In the cost calculations, only the salary and wages of operational staff is taken. Hence, the supervision charge is taken as 40% as per the existing procedure towards management and general administration overheads.
- (v). Total wages considered in the cost calculation is inclusive of Dearness Allowance (DA). Increase in DA has been taken based on an average for the years 1998-99 and 1999-2000.
- (vi). Since the cost is arrived based on the employee wages on shift basis, the rate is fixed irrespective of container size.

5. A joint hearing in this case was held on 25 January 2001 at the CHPT premises. The following submissions were made during the joint hearing:

#### **The Chennai Port Trust (CHPT)**

- (i). The logic behind the proposed charge is to cover the cost of extra work done on a holiday. Workers deployed have also to be paid 50% extra wages. Therefore, we are entitled to levy an additional charge.
- (ii). There is a similar charge available for delivery and admission of cargo. This rate is about Rs.5000/- per shift for one consignee. Users consider it to be high. For containers, therefore, we have proposed only Rs.125/- per box.
- (iii). It will be useful to know the practice in other ports. Do they have the six holidays? Do they provide special services? Do they charge?

#### **Madras Chamber of Commerce and Industry and CSLA**

- (i). There is no such additional charge in MBPT / JNPT / TPT.
- (ii). If this principle is accepted for containers, there may be a host of other activities, which will also call for such charges.
- (iii). Please do not start a dual tariff system, which will cause confusion.

#### **Chennai Steamers Agents' Association (CSAA)**

A privatisation process is on for the CHPT Container Terminal. Why create new charges now?

#### **Hindustan Chamber of Commerce (HCC)**

Railways and airlines continue to work even on holidays. They do not charge any special charges for this purpose. In VPT, the Port accepts requests from trade for working on holidays and provide services at normal rates. The VPT absorbs the additional burden

6. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and taking into account the arguments advanced at the joint hearing, the following position emerges:

- (i). The existing Scale of Rates of the CHPT provides for levy of Night and Holiday charges on vessels and cargo for working on the Port's Closed Holidays. This levy on cargo is on a shift basis and for one consignee and one vessel. This means if the vessel has brought consignments for 'X' consignees, 'X' times the shift rates are levied, even if the delivery is made within one shift. Since this prescription, if extended to containers, will put undue burden on consignees / shippers, the CHPT has done well to propose a levy based on boxes handled instead of the existing shift – consignee – vessel based formulation.
- (ii). The CHPT incurs additional wage cost on employees deployed for work on holidays. It is reasonable for the port to seek recovery of this cost through a separate levy, provided this cost is not considered for fixing some other tariffs. To a query in this regard, the CHPT has given a categorical reply that this expenditure is a new item; and, it has not been considered in the general revision. That being so, the port's proposal to levy a separate charge deserves to be approved.

The users assert that the Port must absorb the additional cost as it will be unreasonable to levy a charge to recover it. The question that arises in this context is how can a self financing organisation like a Port Trusts sustain, if they do not recover their cost of operation from the users of their facilities. Likewise, the users comparison of position obtaining in this regard in some other ports is not be relevant. The accounting practices and procedures across major ports vary significantly.

What is relevant here is that the CHPT incurs additional expenditure; and, this expenditure has not been considered for fixing any other CHPT tariffs.

- (iii). Some of the users have raised objection to this levy citing the proposed move to privatize the CHPT container terminal. It is to be recognised that the rates prescribed in the Scale of Rates of the CHPT are for CHPT operations. When the container terminal is privatized, the relevant tariffs will be reviewed by this Authority with reference to the operating and capital cost of the private operator. This has already been done in the cases of Private terminals operating in other Major Ports. In view of this, there can be no link to the CHPT's proposal in reference and privatization of the CHPT container terminal.
- (iv). The CHPT's calculation of the proposed rate is found to be reasonable. Dearness Allowance is paid as a percentage of basic pay of employees. The Port has, however, considered increase in DA on the total wages. The effect of rectification of this error will not have any significant impact in the proposed rate.

The Port has estimated the proposed rates considering handling of 743 containers. This is reasonable considering an average daily output based on the annual container throughput of about 3.20 lakh TEUs achieved during the year 1999-2000.

- (v). Levy of a separate charge on cargo / vessel / containers for working on closed holidays is not prevalent in many of the major ports. The CHPT is, therefore, advised to review the practice of levying a separate charge for working on closed holidays at the time of formulating its proposals for next general revision of tariff. The CHPT can include the cost of additional wages payable to its employees for working on holidays in the overall cost of the respective activities relating to vessel / cargo / container and do away with the practice of levying a separate charge. Significantly, the Directing Group on simplification of Port Procedure (1985) had also recommended against levying a separate charge for working on Nights and Closed Holidays.

7.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the proposal of the CHPT for levy of Night and Holiday charges for Container Terminal Working on Board's closed holidays. Consequently, the Scale of Rates of the CHPT is amended as described below:

*The following item is added in Book I; Chapter VI – Charges for Night and Holiday Work; Scale A – Night and Holiday Charges for Board's closed Holiday:*

<b>Item No</b>	<b>Description of work</b>	<b>Rate</b>
2	For work done on Board's closed Holidays for containers (a) For delivery /admittance of containers of any size and status.	Rs.125/- per container

7.2. The CHPT is directed to incorporate the above provision in its Scale of Rates.

7.3. The CHPT is advised to review the practice of levying separate Night and Holiday charges at the time of formulating its proposals for next general revision of tariffs.

S SATHYAM, Chairman  
[Advt./III/IV/143/Exty/2000]

